Sr. Wohlgeboren
Herrn Dr. Haller
in
München.

Ew.

beehren wir uns in der Anlage eine Denkschrift in Betreff der Erbauung einer Eisenbahn von Ulm nach Tuttlingen und Radolfzell zu überreichen, um wohlwollende Aufnahme zu bitten und diese Sache Ew. gütiger Verwendung ergebenst zu empfehlen.

Verehrungsvoll

Ulm 9. April 1861.

Städtische Eisenbahnkommission
als Vorort
Dr. Adam.

An

die hohe Versammlung der bayerischen Reichsstände

in

München.

Bitte der Stadtgemeinde-Verwaltung Neu-Ulm, betreffend den bayerisch-württembergischen Staatsvertrag über den Bau einer Verbindungs-Eisenbahn von Wasseralfingen nach Nördlingen.

Neu-Ulm, den 27. Juni 1861.

Hohe Stände-Versammlung!

Der bei den Reichsständen eingebrachte Staatsvertrag zwischen Bayern und Württemberg über den Bau einer Verbindungs-Eisenbahn von Wasseralfingen nach Nördlingen enthält in seinem letzten Artikel die Bestimmung,

„innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Jahren
„vom Tage der Eröffnung der Cannstadt-Nörd-
„linger Eisenbahn an, württembergischerseits
„keine Schienenverbindung zwischen dieser
„Bahnlinie und der Cannstadt-Ulmer Eisenbahn

Bauwerke zu schaffen, auch wenn die Gelegenheit noch so einladend zu sein scheint. Es wäre dieß ein Rückschritt, der nicht nur dem bayerischen Staat und den bayerischen Reichsständen übel anstünde, sondern der sich auch voraussichtlich durch seine schlimmen Folgen wie oben angedeutet schwer rächen würde.

Aus diesen Gründen dürfte die Bitte gerechtfertigt sein:

„Eine hohe Ständeversammlung wolle dem letzten Artikel des Staatsvertrags
„zwischen Bayern und Württemberg über den Bau einer Verbindungs-
„Eisenbahn von Wasseralfingen nach Nördlingen die ständische Zustimmung
„versagen."

Ehrerbietigst

Stadtgemeinde-Verwaltung
Neu Ulm

Die Erbauung einer Eisenbahn

von

Ulm gegen Schaffhausen und den obern Schwarzwald

auf Staatskosten, eventuell durch Privatmittel.

Eine Denkschrift von den Comite's von **Ulm, Erbach, Blaubeuren, Ehingen, Rothenacker, Munderkingen, Ober-** und **Untermarchthal, Oberstadion, Münsingen, Riedlingen, Mengen, Ebingen, Mößkirch, Stockach, Radolfzell** und **Tuttlingen** beschlossen den 25. Februar 1861.

Wie sich das, was tief in der Natur begründet ist, stets wieder geltend macht, wenn man es auch noch so gewaltsam zurückdrängt, so geht es auch mit der Wahl der zu erbauenden Eisenbahnlinien und an der in der Ueberschrift bezeichneten hat sich dieß ganz besonders wiederum bewährt. Schon bei der Wahl der der württemb. Südbahn zu gebenden Richtung, also im ersten Stadium der württ. Eisenbahnfrage, machte sich die Wichtigkeit des Donauthals oberhalb Ulm geltend, indem Hr. Vignoles jene von Schussenried nach Ehingen und von da über Blaubeuren nach Ulm führen wollte. Auch ist die Eisenbahnlinie von Ulm nach Basel bereits in dem Referat des preußischen Militärbevollmächtigten am Bundestag (in Betreff der Eisenbahnverbindungen in Deutschland unter dem militärischen Gesichtspunkte) in strategischer Beziehung gewürdigt worden, als in dem Jahre 1848 in der Presse, in Ständeversammlungen und in Regierungskreisen sich die Nothwendigkeit einer solchen Bahn große Anerkennung verschaffte. Allein die begonnenen Eisenbahnstrecken sollten zuerst vollendet werden, und, nachdem sie vollendet waren, erhielten andere Linien wiederum den Vorzug, ungeachtet von der städtischen Eisenbahn-Commission zu Ulm in einer eigenen Denkschrift vom Jahre 1857, betitelt „das württembergische Eisenbahn-System", die Bedeutung dieser Linie genügend nachgewiesen sein sollte. Eine Eingabe der Gemeinde-Collegien, Handlungsvorstände, Gewerbevereine vieler Gemeinden von Ulm bis zur badisch-preußischen Gränze, gerichtet an die württ. Stände-Versammlung im Juni und Juli 1858, erreichte nicht mehr, als daß sie der Regierung übergeben wurde.

Inzwischen stieg das Verlangen, aus der langjährigen Hintansetzung im Genuß des Eisenbahnverkehrs und seiner Wohlthaten herauszukommen, in der Bevölkerung jener Gegenden von Jahr zu Jahr mächtiger, und das Bestreben, der vielfach noch mangelnden Kenntniß von der Bedeutung dieser Eisenbahn zu begegnen, gab am 2. September 1859 einer Versammlung von Abgeordneten der Eisenbahn-Comite's im Donauthal von Ulm aufwärts und bis an den Oberrhein Veranlassung, sich für den gemeinsamen Zweck der Erbauung einer Eisenbahn von Ulm gegen Schaffhausen und gegen den obern Schwarzwald zu organisiren und die darauf bezüglichen Verhältnisse besonders auseinanderzusetzen.

Wenn nun auch dieser Auseinandersetzung ein allgemeines Ziel „gegen den Schwarzwald" gesteckt ist, welches selbstverständlich nicht als ein Schluß der zu bauenden Eisenbahnlinie angesehen werden kann, so hat die ulmische städtische Eisenbahn-Commission doch bereits in ihrer oben erwähnten Denkschrift die Fortsetzung der Eisenbahn über den Schwarzwald zur Gewinnung des kürzesten Weges zwischen Paris und Wien gefordert.

Die Nothwendigkeit einer Herstellung dieser ganzen Bahnlinie ist je länger desto mehr von der Bevölkerung der von derselben zu durchziehenden Länder so klar erkannt und so eindringlich gemacht worden, daß nicht nur diesseits des Schwarzwalds im Donauthal bis Ulm, sondern auch auf demselben und jenseits in Freiburg, ja selbst auf französischem Gebiet von Neubreisach bis Chaumont Eisenbahn-Comite's mit Vororten gebildet wurden,

die in einer Generalversammlung am 17. Februar d. J. zu Freiburg i. B. ihren gemeinsamen Zweck dahin aussprachen, die Herstellung einer Eisenbahn von Ulm über Donaueschingen, Freiburg und Colmar nach Chaumont zu erstreben.

Unser Unternehmen steht dadurch in ununterbrochener Verbindung mit der großen Eisenstraße von Wien nach Ulm und von Paris nach Chaumont, sie ist aus der lokalen Beziehung herausgehoben und hat eine internationale Bedeutung gewonnen, die sie würdig den größten und wichtigsten internationalen Eisenlinien an die Seite stellt.

Zugleich giebt unsere Bahn gegen den obern Schwarzwald einen Anschluß für die Ober-Neckarthalbahn, welche bis jetzt in unbestimmte Ferne gerückt ist. Sei es, daß sie auf Tuttlingen von Rottweil aus direkt oder über Donaueschingen gerichtet wird, so ist es erst die Donauthalbahn, die ihr eine größere Verbindung mit dem In- und Ausland anbahnt und dem ganzen württembergischen obern Schwarzwald den Weg nach dem Osten erschließt.

Andererseits ist als Ziel unserer Eisenbahn von Ulm „gegen Schaffhausen" Radolfzell bestimmt, als der nächste Punkt der Basel-Schaffhausen-Constanzer-Linie. Sie ist die einzige direkte Verbindung Mittel- und Norddeutschlands mit der Schweiz und die südlichste Verbindungsbahn zwischen dem Osten und Westen von Europa diesseits der Alpen.

Ebenso giebt die Linie von Mößkirch nach Radolfzell der Bahn von Freiburg nach Mößkirch, sowie der württembergischen Ober-Neckarthalbahn die natürliche Fortsetzung an den Bodensee, den Oberrhein und die Schweizer-Bahnen und eine etwaige direkte Eisenbahn von Tübingen über Hechingen nach Tuttlingen findet in ihr die geradeste Straße zur Verbindung mit den kaum genannten Gegenden.

Auf diese Weise bilden die projektirten Bahnbauten für den innern, wie für den großen durchgehenden Verkehr sehr bedeutende Faktoren, sie sind, wie aus der anliegenden Uebersichtskarte ersichtlich, nicht einzeln abgerissen, sondern bilden integrirende Theile des gesammten Eisenbahnsystems im südlichen und südwestlichen Deutschland und füllen eine Lücke aus, die schon bei der Betrachtung der Landkarte Jedem unbegreiflich erscheinen muß.

Die anliegende Spezial-Karte giebt ein anschauliches Bild der Richtung durch die Gegenden, durch welche diese Bahnen ziehen. Sie sind theils durch die Industrie, theils und ganz besonders durch die Landwirthschaft sehr ausgezeichnet und erzeugen einen Produktenreichthum, der bisher fast ganz vom großen Verkehr ausgeschlossen war. Nicht unbeträchtlich ist auch der Absatz der an diesen Linien liegenden Wald- und Torfboden-Erzeugnisse, und wenn auch keine große Stadt, so liegen doch eine Menge kleinerer Städte und großer wohlhabender Dörfer an ihnen, die dazu beitragen, den Bahnzügen viel lokales Leben zu verleihen.

Die Richtung der Bahn im Umriß.

Bei dem beabsichtigten Eisenbahnbau sind drei Staaten betheiligt: Württemberg, Preußen und Baden. Ferner sind mehrere Gemeinden betheiligt, die im Wettbewerb mit einander um den Gewinn einer Eisenbahn stehen.

Die Interessen dreier Länder und die Concurrenz mehrerer Gemeinden machen eine genaue Vorausbestimmung der festzustellenden Linie jetzt schon unmöglich. Es muß daher mit Hülfe anderer Gründe eine solche Feststellung gewonnen werden.

Die Bahnrichtung ist im Großen und Ganzen einfach von Ulm bis an die württembergisch-preußische Gränze (Mengen, Scheer, Sigmaringen), von wo ein Zweig südlich über Mößkirch und Stockach auf badischem Gebiet die badische Eisenbahn von Basel über Schaffhausen nach Radolfzell erreicht. Der andere Zweig geht westlich, um mit der württembergischen Ober-Neckarthalbahn und einer durch den Schwarzwald projektirten badischen Bahn sich zu verbinden. Da die Anknüpfungspunkte von Seiten dieser beiden genannten Bahnen, deren Richtungen noch

unbestimmt sind, offen stehen, so würde die Fortsetzung nach Tuttlingen sich zuvörderst empfehlen, wohin unzweifelhaft die Ober-Neckarthalbahn ihre Richtung nehmen wird und wo sie zugleich mit der beabsichtigten Bahn von Freiburg über Donaueschingen zusammentreffen wird.

Mehr im Einzelnen betrachtet ergiebt sich

1) für die Strecke von Ulm nach Ehingen ein zweifacher Weg:

a. mit Benützung der Eisenbahn von Ulm nach Erbach und von da an Neubau über Oberdischingen nach Ehingen;

b. ganzer Neubau von Ulm durch's Blauthal und Schmiechenthal nach Ehingen.

zu a. Mit der Benützung der vorhandenen Bahnstrecke nach Erbach würden die Kosten des Neubaus einer Meile erspart. Allein da der Bahnkörper zwischen Ulm und Erbach nur einspurig angelegt ist und die einspurige Bahn für den Gebrauch zweier Bahnlinien kaum ausreichen wird, so wird die Erbreiterung des Bahnkörpers und die Legung eines zweiten Schienengeleises sich alsbald nothwendig zeigen und die angenommene Ersparniß dadurch großentheils wieder schwinden.

zu b. Die Linie Ulm-Blaubeuren-Ehingen ist zwar um zwei Meilen weiter als die Linie Ulm-Erbach-Ehingen. Allein nicht nur hat sie fast keine Terrain-Schwierigkeiten, sondern die Gewinnung der industriereichen Thäler der Blau, Lauter, Ach und Schmiech, sowie der frucht- und holzreichen Alporte, die diesen Thälern benachbart sind, hat schon Herrn Vignoles veranlaßt, die württembergische Südbahn von Schussenried über Ehingen und Blaubeuren nach Ulm zu projektiren.

2) Von Ehingen nach Riedlingen hat zwar die Donau bereits einen Weg vorgezeichnet, der aber wegen der vielen Krümmungen Schwierigkeiten darbietet, wogegen die Linie Ehingen, Unter-Stadion, Rettighofen, Grunzheim, Saugart, Uttenweiler, Burgau, Hailtingen, Goffingen, Riedlingen besseres Terrain darbietet. Allein die im Donauthal gelegenen Gemeinden Rothenacker, Ober- und Unter-Marchthal und namentlich die Stadt Munderkingen fordern möglichste Berücksichtigung.

3) Von Riedlingen aus geht die Bahn im Donauthal an Neufra, Ertingen, Herbertingen und Hohentengen vorüber nach Mengen. Von Mengen gienge zwar durch das Ablachthal eine sehr bequeme und gerade Linie nach Mößkirch, wenn nicht

4) ein größeres Interesse die Bahn über Scheer nach Sigmaringen und

5) von Sigmaringen nach Mößkirch führte. Ein dritter Fall wäre:

6) von Mengen eine Flügelbahn nach Scheer und Sigmaringen, die Hauptlinie aber von Mengen doch direkt nach Mößkirch zu führen.

7) Während nun einerseits die Linie von Mößkirch nach Stockach und Radolfzell außer einem ziemlichen Fall wenig Schwierigkeiten hat, ist sie

8) von Sigmaringen nach Tuttlingen im Donauthal mit den größten Schwierigkeiten verbunden, theils wegen der kurzen Schlangenlinien der Donau, theils wegen der zum Theil schroff in das enge Thal abfallenden Felswände, so daß diese Schwierigkeiten Veranlassung geben, die Linie nach Tuttlingen von Mößkirch aus zu richten, von wo sie sodann nördlich von Liptingen sich nach Tuttlingen zieht.

9) Eine Fortsetzung der Bahn von Sigmaringen durch das Schmiechathal nach Ebingen und Balingen, um sie auch von dort mit der Ober-Neckarthalbahn in Verbindung zu bringen, wird dabei in Aussicht genommen.

10) Von Tuttlingen ergiebt sich dann leicht eine weitere Verlängerung der Bahn nach Donaueschingen über Möhringen im Donauthal aufwärts, von wo aus sodann der Schwarzwald überstiegen und die Bahn nach Freiburg geführt wird; wie sie auch

11) in Tuttlingen gleichfalls mit der Ober-Neckarthalbahn zusammentrifft.

Höhenverhältnisse der Bahnlinien.

	Ueber dem Meere		
	Württ. Fuß nach Kohler	Pariser Fuß nach Kohler	Pariser Fuß nach Schübler
Ulm, Bahnhof	1661	1465	—
„ Fläche der Donau an der Brücke	—	—	1456
a. Erbach, Bahnhof	1668	1471,1	—
b. Gerhausen	1752	1545	—
Urspring, Niveau der Aach	—	—	1664
Schelklingen „ „	—	—	1652
Ehingen	1797	1585	—
„ Niveau der Donau an der Mündung der Schmieche	—	—	1533
Untermarchthal, Niveau der Donau unter der Brücke	—	—	1584
Hailtingen, Niveau der Kanzach an der untern Mühle	—	—	1660
Riedlingen, Niveau der Donau unter der Brücke	1828	1612	1647
Mengen	1953	1723	—
Scheer, Niveau der Donau unter der Brücke	—	—	1728
Sigmaringen, Niveau der Donau unter der Mühle	—	—	1779
„ in der Stadt, Pflaster vor der Post	—	—	1813
Mößkirch	—	—	1903
Stockach	—	—	1543
Radolfzell	—	—	1250
Liptingen	—	—	2391
Tuttlingen	2245	1980	—
Geissingen	—	—	2104
Donaueschingen, Niveau der Brigach unter der Brücke	—	—	2124

Ein Ueberblick über diese Höhenverhältnisse zeigt schon, wie günstig im Allgemeinen die Steigung auf den projektirten Linien ist.

Sie beträgt von Ulm bis Mengen nur	258	Pariserfuß,
„ „ „ Sigmaringen	314	„
„ „ „ Mößkirch	438	„
„ „ „ Tuttlingen	515	„
Dagegen fällt die Bahn von Mößkirch bis Stockach um	360	„
„ Stockach „ Radolfzell um	293	„
und „ Mößkirch „ „ „	653	„

Die Bahnlinien gehen durch Thäler und Ebenen, und nur bei Gerhausen wird ein kleiner Tunnel, bei Liptingen die Uebersteigung eines Höhenrückens, die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau, nothwendig sein. Die Schwierigkeiten dieses Punktes, sowie des starken Falles von Mößkirch bis Radolfzell sind aber mit denen anderer württembergischen und deutschen Bahnen nicht zu vergleichen. Der Jurakalk, auf den man auf der ganzen Strecke trifft, ist leicht zu bearbeiten, so daß auch in dieser Hinsicht wenige Schwierigkeiten im Wege stehen.

Die genaueren technischen Ermittelungen werden sowohl die Bestätigung hiefür liefern, als auch die bestimmteren Anhaltspunkte über

die Kosten der Bahnlinien

geben. Nach den bisherigen Erfahrungen dürfte die Annahme von fl. 600,000 für die Meile, einschließlich der Transportmittel, als die ungefähre Durchschnitts-Summe vollständig ausreichend sein. Sie würden sich darnach stellen:

I. Linie Erbach (ohne Abzug für die Strecke von Ulm bis Erbach vgl. S. 3 zu a).	Geographische Meilen.	Millionen Gulden.
1) [Ulm]-Erbach-Mengen-Mößkirch-		
a) Radolfzell	15	9
b) von Mößkirch nach Tuttlingen	4½	2,7
	19½	11,7
2) [Ulm]-Erbach-Mengen-Sigmaringen-		
a) Radolfzell	16	9,6
b) von Mößkirch nach Tuttlingen	4½	2,7
	20½	12,3
II. Linie Blaubeuren.		
1) Ulm-Blaubeuren-Mengen-Mößkirch-		
a) Radolfzell	17	10,2
b) von Mößkirch nach Tuttlingen	4½	2,7
	21½	12,9
2) Ulm-Blaubeuren-Mengen-Sigmaringen-		
a) Radolfzell	18	10,8
b) von Mößkirch nach Tuttlingen	4½	2,7
	22½	13,5
Der ganze Kosten beträgt also in runder Summe zwölf bis vierzehn Millionen Gulden.		

Die Ertragsfähigkeit der Bahnlinien

zu schätzen, ist fast unmöglich, da die sämmtlichen bisherigen Erfahrungen gelehrt haben, daß fertige Eisenbahnlinien, namentlich solche, die mit andern fertigen in Verbindung sind und einen durchgehenden Dienst haben, alle früheren Verkehrsverhältnisse von Grund aus umwandeln und die auf diese begründeten Erwartungen weit hinter sich zurücklassen.

Nichtsdestoweniger folgen hier die Aufnahmen über den bisherigen Verkehr, welche den augenscheinlichen Beweis liefern, daß die Gegenden, welche jene Eisenbahnen durchziehen sollen, schon in sich selbst so viel Material für den Güter- und Personenverkehr darbieten, daß darin bereits ein genügender Grund für einen ersprießlichen Eisenbahnbetrieb liegt.

		1. Getreide. Ctr.	2. Mehl. Ctr.	3. Käse, Schmalz, Unschlitt, Fett-Waaren. Ctr.	4. Bretter, Bauholz. Ctr.	5. Rinden und Gerber-lohe. Ctr.	6. Kohlen und Torf. Ctr.	7. Kalk und Gyps. Ctr.
Erbach mit Umgegend	Einfuhr	—	920	185	4,300	—	860	1,044
	Ausfuhr	43,000	—	1,710	1,880	—	400	—
Blaubeuren mit Umgegend Durchfuhr 438,000 Ctr. Station Herrlingen Durchfuhr 1,712,000 Ctr.	Einfuhr	5,500	900	7,205	79,452	4,170	35,685	74,840
	Ausfuhr	380,751	1,900	27,791	48,300	11,640	297,350	145,050
Allmendingen	Einfuhr	1,000	1,000	—	1,000	—	15,000	—
	Ausfuhr	9,000	—	—	—	—	—	40,000
Ehingen Durchfuhr 65,000 Ctr.	Einfuhr	10,500	500	1,200	25,000	500	8,000	6,000
	Ausfuhr	70,000	2,300	5,000	31,000	500	—	2,200
Untermarchthal	Einfuhr	1,200	500	50	40,000	300	320	400
	Ausfuhr	5,880	—	40	15,000	300	—	—
Obermarchthal	Einfuhr	3,000	200	100	90,000	—	900	4,000
	Ausfuhr	20,000	400	800	110,000	800	—	8,000
Rothenacker mit Umgegend Durchfuhr 675,000 Ctr.	Einfuhr	15,000	3,000	3,000	100,000	150	3,000	5,000
	Ausfuhr	100,000	200	100	500	300	—	2,000
Munderkingen Durchfuhr 77,550 Ctr.	Einfuhr	30,000	300	2,000	57,000	5,000	1,400	1,000
	Ausfuhr	36,000	500	1,000	45,000	1,000	—	1,500
Münsingen Durchfuhr 21,325 Ctr.	Einfuhr	2,791	635	226	38,916	—	70	14,445
	Ausfuhr	36,976	—	617	103,005	1,388	3,518	200
Riedlingen mit Umgegend	Einfuhr	150,000	1,500	10,000	40,000	4,000	15,000	15,000
	Ausfuhr	120,000	6,000	9,000	36,000	3,000	7,500	13,000
Hohentengen Durchfuhr 283,115 Ctr.	Einfuhr	10,000	590	292	86,400	1,600	23,500	3,910
	Ausfuhr	37,000	8,200	1,265	66,550	250	242,350	3,300
Mengen mit Umgegend Durchfuhr 1,485,000 Ctr.	Einfuhr	100,000	10,000	2,500	400,000	20,000	200,000	50,000
	Ausfuhr	80,000	20,000	1,000	300,000	10,000	—	40,000
Scheer Durchfuhr 27,344 Ctr.	Einfuhr	4,600	800	125	6,100	200	4,000	400
	Ausfuhr	10,200	50	70	7,000	200	—	1,960
Sigmaringen Durchfuhr 500,000 Ctr.	Einfuhr	12,000	2,000	5,000	500	—	20,000	50,000
	Ausfuhr	200,000	500	500	300,000	50,000	—	—
Mößkirch Durchfuhr 30,000 Ctr.	Einfuhr	—	4,000	500	—	—	—	—
	Ausfuhr	65,000	—	—	50,000	—	75,000	—
Tuttlingen Durchfuhr 382,500 Ctr.	Einfuhr	40,000	500	6,065	9,000	12,500	33,000	30,000
	Ausfuhr	30,000	400	500	8,000	—	3,000	20,000
Stockach Durchfuhr 623,000 Ctr.	Einfuhr	70,000	1,000	1,400	60,000	3,000	50,000	25,000
	Ausfuhr	20,000	32,000	200	—	—	—	20,000
Radolfzell Durchfuhr 73,950 Ctr.	Einfuhr	78,000	20,000	8,820	30,000	8,000	89,500	30,000
	Ausfuhr	22,000	—	1,180	10,000	2,000	500	—
Ebingen Durchfuhr 77,750 Ctr.	Einfuhr	50,000	1,500	2,000	10,900	14,000	4,850	40,000
	Ausfuhr	12,000	4,000	—	5,400	—	—	30,000
		1,881,398	126,295	101,441	2,216,203	154,798	1,134,703	670,249

8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	Total		Gesammtsumme des Verkehrs.
Salz.	Mineralien, Steine, Eisen.	Bier, Essig, Wein, Branntwein.	Kaufmanns-Güter aller Art.	Obst.	Dürre Häute und Leimleder.	Lumpen und andere Abfälle.			
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.		Ctr.
9,080	11,625	17,420	37,230	14,920	1,100	300	Einfuhr	299,427	73,750
—	149,800	15,500	24,105	4,725	2,234	4,095	Ausfuhr	1,113,241	
216	6,100	10,500	760	500	—	—	Einfuhr	25,385	1,412,668
—	1,000	200	70	—	75	30	Ausfuhr	48,365	
—	—	—	500	—	—	—	Einfuhr	18,500	70,500
—	—	—	3,000	—	—	—	Ausfuhr	52,000	
5,200	4,000	3,200	6,400	2,800	250	200	Einfuhr	73,750	247,900
—	700	57,900	2,590	400	300	760	Ausfuhr	174,150	
100	600	1,200	52	50	100	1,000	Einfuhr	45,872	100,182
—	30,000	2,080	—	—	10	1,000	Ausfuhr	54,310	
600	12,000	4,000	2,000	150	—	—	Einfuhr	116,950	280,450
—	16,000	7,000	100	200	100	100	Ausfuhr	163,500	
500	800	9,000	30,000	500	100	200	Einfuhr	170,250	363,900
—	60,000	200	30,000	—	50	300	Ausfuhr	193,650	
1,600	7,600	5,310	5,000	2,000	3,500	2,000	Einfuhr	123,710	239,010
800	17,200	4,500	2,000	600	3,000	2,200	Ausfuhr	115,300	
1,695	3,215	5,294	1,015	851	2,548	—	Einfuhr	71,701	226,382
—	5,930	1,495	129	156	1,083	184	Ausfuhr	154,681	
12,000	500,000	13,000	15,700	7,000	5,000	6,000	Einfuhr	794,200	1,467,200
10,000	450,000	3,000	2,000	3,000	4,500	6,000	Ausfuhr	673,000	
1,500	11,020	7,090	7,440	1,360	150	—	Einfuhr	154,852	533,297
—	12,000	1,800	5,430	—	160	140	Ausfuhr	378,445	
4,000	300,000	6,000	12,000	2,000	2,000	1,000	Einfuhr	1,109,500	1,674,300
1,200	100,000	2,000	8,000	100	1,500	1,000	Ausfuhr	564,800	
250	100	20	350	200	100	—	Einfuhr	17,245	65,430
—	11,500	16,000	1,000	25	80	100	Ausfuhr	48,185	
10,000	25,000	4,000	100,000	3,500	100	2,000	Einfuhr	234,100	888,100
—	50,000	—	50,000	—	500	2,500	Ausfuhr	654,000	
5,000	2,000	40,000	17,000	—	1,000	—	Einfuhr	69,500	439,500
—	105,000	25,000	45,500	—	500	4,000	Ausfuhr	370,000	
3,500	72,000	17,500	50,000	7,000	6,000	2,000	Einfuhr	289,065	426,665
—	13,500	20,000	40,000	—	—	2,200	Ausfuhr	137,600	
5,000	45,000	20,000	10,000	—	—	—	Einfuhr	290,400	461,600
—	87,000	10,000	2,000	—	—	—	Ausfuhr	171,200	
5,000	80,000	48,500	7,000	18,600	5,000	19,500	Einfuhr	439,920	500,000
—	10,000	1,500	3,000	1,400	—	500	Ausfuhr	60,080	
3,400	1,750	3,040	52,950	5,000	2,000	—	Einfuhr	191,390	308,765
—	10,250	—	54,125	—	1,300	300	Ausfuhr	117,375	
80,641	2,212,590	383,249	628,446	77,037	44,340	59,609			9,779,599.

Um das in vorstehender Tabelle entfaltete Bild des gesammten Verkehrs, wie er sich gegenwärtig gestaltet hat, zu vervollständigen, lassen wir für den Theil der projektirten Linie von Ulm bis an die badisch-preußische Gränze bei Mengen und Scheer noch eine Uebersicht des mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen angepflanzten Bodens und dessen Ertrag, sowie des Viehstandes in denselben Bezirken folgen, welch' letzterer Verkehr bei obiger Aufstellung außer Berechnung gelassen wurde.

Oberamt	1860	Morgen angepflanzt	Roggen Schfl.	Gerste Schfl.	Dinkel Schfl.	Haber Schfl.	Erbsen Schfl.	Linsen Schfl.	Wicken Schfl.	Reps Schfl.	Winterrübsen Schfl.	Zusammen Schfl.
Blaubeuren	"	43,818	10,020	14,235	94,260	59,967	—	—	—	630	—	178,112
Ehingen	"	63,558	14,560	69,513	133,315	38,976	426	2,073	2,475	1,135	1,836	264,309
Münsingen	"	79,261	7,241	19,074	96,460	67,924	—	1,129	—	3,476	—	195,304
Riedlingen	"	59,646	10,736	53,700	130,402	40,031	248	1,386	1,104	3,534	5,112	246,253
Saulgau	"	56,774	8,316	47,284	117,225	30,340	—	—	—	2,241	3,846	209,252

Oberamt Blaubeuren.	Pferde	2,322.	Rindvieh	11,432.	Schafe	6,787.	Schweine	2,517.
" Ehingen.	"	3,236.	"	16,603.	"	4,879.	"	5,765.
" Münsingen.	"	3,052.	"	14,122.	"	5,907.	"	3,745.
" Riedlingen.	"	3,272.	"	19,528.	"	1,320.	"	5,799.
" Saulgau.	"	3,117.	"	19,040.	"	2,519.	"	5,045.
Zus.	Pferde	14,979.	Rindvieh	80,725.	Schafe	21,412.	Schweine	22,871.

Die Bevölkerung der zunächst rechts und links an der Bahnlinie von Ulm bis an die badisch-preußische Gränze liegenden Gemeinden beträgt in runder Summe 100,000 Einwohner. Bei alle diesem ist aber die Stadt und der Oberamtsbezirk Ulm nicht mitgerechnet, um nicht doppelt zu zählen, was in den Ziffern der übrigen Orte schon gerechnet ist, obgleich namentlich die Bevölkerung Ulms und des Bezirks für den Personen- und Güter-Verkehr von Bedeutung sein wird. Ebenso ist zu Vermeidung von Irrthümern die Durchfuhr nicht mitgerechnet, sondern nur vorgemerkt, um das Verkehrsbild möglichst vollständig zu geben. Wenn auch solche Aufnahmen des lokalen Verkehrs ihre großen Schwierigkeiten haben und kaum zu vermeiden ist, daß Ungleichheiten in der Behandlung auch Ungleichheiten in den Resultaten erzeugen, für welche letztere die aufnehmenden Comite's eintreten, so hätte doch die Auseinandersetzung der Verkehrsverhältnisse noch durch eine große Anzahl Details bereichert werden können, wofür eine Menge Material vorliegt. Allein obige Ziffern genügen für sich schon, um den Beweis zu liefern, daß alle Momente an Ort und Stelle sich befinden, um einer Eisenbahn reichliche Nahrung zuzuführen.

Was und wie Viel von dem in der obigen Verkehrstabelle in den Bereich des künftigen Eisenbahntransports fallen wird, läßt sich nun mit Bestimmtheit ebensowenig angeben, — es mag etwa der vierte Theil der ganzen Verkehrsziffer von etwa 9 Millionen Centnern sein, — als wie groß die Centnerzahl derjenigen Güter sein wird, die in Folge des Anziehungsvermögens der Eisenbahn auf dieselbe geleitet wird, ohne daß man auch nur bisher eine Ahnung davon haben kann. Unzweifelhaft ist aber, daß nur eine gänzliche Verkennung aller Verhältnisse dieselbe gering anschlagen kann.

Jedenfalls geht aus diesen Uebersichten so viel hervor — und das kann und muß ihr allein praktischer Zweck sein, — daß die Gemeinden und Gegenden, durch welche jene Eisenbahnen ziehen sollen, so viel Stoff in sich selbst haben, um für den innern und lokalen Verkehr den Bau selbst zu motiviren, ohne von dem großen durchgehenden Verkehr abzuhängen, der sich für diese zu lange vernachläßigten Linien wird gewinnen lassen.

Vergleicht man aber alle bisherigen Eisenbahnen nach ihrem jetzigen Güter- und Personenverkehr mit dem Güter- und Personen-Verkehr vor Erbauung derselben, so ist die Erfahrung allgemein die, daß die Entwicklung des Verkehrs nach dem Eisenbahnbau eine ganz überraschend große und ungeahnte ist. Dieß wird auf

Linien um so sicherer zutreffen, die durch weite, fruchtbare und von allem Eisenbahnverkehr bisher ganz ausgeschlossene Länderstrecken gehen und wo entfernt nicht von Parallelbahnen gesprochen werden kann, wie dieß anderwärts allerdings der Fall ist.

Aber auch der äußere durchgehende Verkehr wird ein bedeutender Faktor des Ertrags werden, zumal die Hauptbahn in Ulm bereits mit der Ulm-Wiener, Ulm-Nürnberger und Ulm-Kemptner Linie in Verbindung steht und eine um acht Meilen kürzere Linie von Wien nach Paris schafft, von Radolfzell aus aber nicht nur an die westlichen Enden der Schweizer Eisenbahnen und an die französischen Bahnverbindungen in Basel, sondern auch an die Ausmündungen der mittlern Schweizer Eisenbahnen in Schaffhausen und Waldshut anschließt und somit die erste direkte Vermittlung Südwest-Deutschlands mit der Schweiz bildet.

Endlich bilden die projektirten Bahnen wohl die wichtigste deutsche Heerstraße nach der in strategischer Beziehung so empfindlichen südwestlichen Ecke Deutschlands. Die Römer, die sich auf Militärstraßen meisterhaft verstanden, haben daher schon eine solche hier angelegt, und es ist ein dringendes Gebot der Selbsterhaltung, nicht länger mit der Herstellung der für Kriegszwecke unentbehrlichen Eisenbahnen in diesen Richtungen zu zögern. Der Bau auf französischer Seite von Chaumont bis Neubreisach muß den Bau auf deutscher Seite von Ulm bis Altbreisach zur unmittelbaren Folge haben.

Die Ausführung auf Staatskosten

wurde in den Titel dieser Schrift aufgenommen, weil die beiden hohen Staatsregierungen von Württemberg und Baden, deren Gebiet durch die projektirten Bahnen am meisten berührt wird, bisher jeden Privatbau ausgeschlossen haben und diesem Grundsatz die Anerkennung nicht versagt werden kann. Leider ist aber gerade dieses Prinzip unser großer Gegner, da trotz aller Anerkennung des Werths und der Bedeutung dieser Linien vorgestellt wird, daß die betreffenden Staatskassen mit bereits beschlossenen Eisenbahnbauten schon so sehr belastet seien, daß vorerst neue nicht weiter beschlossen werden können.

Hiegegen ist zu bemerken:

1) ob die bereits beschlossenen und begonnenen Bahnlinien so bedeutend und so wichtig sind als die projektirten, ist eine Frage, welche anzuregen erlaubt ist, wenn sie auch hier nicht entschieden beantwortet werden soll.

2) Die Ausfüllung der Lücken in dem bestehenden Eisenbahnsysteme drängt so mächtig, daß sich die Nothwendigkeit der Ausführung nicht lange mehr zurückweisen läßt, zumal wenn zwei so schwere Gründe zusammentreffen: die Befriedigung allzulange hintangesetzter Landestheile und die Bedeutung großer und mannigfacher Verkehrsverbindungen. Dann entsteht die Aufgabe, nicht mit gemächlicher Vertagung auf eine unbekannte Zukunft die berechtigten Forderungen der Zeit abzuspeisen, sondern bald Rath zu schaffen und Hand an's Werk zu legen in der Ueberzeugung, daß dadurch eine Vermehrung des Staats- und Volksvermögens geschaffen wird, deren Früchte selbst wieder die vorübergehend gemachten Anstrengungen reichlich vergüten.

3) Aus Gründen der höhern Staatsweisheit und deutscher Politik ist es nicht gestattet, noch länger die Herstellung der projektirten Linien zu verzögern.

Sollten aber wider Erwarten sich der baldigen Ausführung dieser Bahnen durch Staatsbau abermals Hindernisse in den Weg stellen, so würde nur übrig bleiben, durch Privatmittel endlich zum längst ersehnten Ziel zu gelangen, und dürfte dieß um so weniger Schwierigkeiten haben, als die Rentabilität des Unternehmens im Voraus als gesichert angesehen werden kann.

Vor etwa dreißig Jahren wollte die Verbindung des Ober-Rheins mit der Donau durch einen Kanal über den Schwarzwald hergestellt werden. Die siegreichen Fortschritte der Technik haben schon damals in den Eisenbahnen ein bequemeres, sichereres und weit leistungsfähigeres Mittel für die Beförderung des Verkehrs erscheinen lassen. Der Kanalbau unterblieb; der Eisenbahnbau hat nun endlich an seine Stelle zu treten.

Ulm, gedruckt bei Gebrüder Nübling.